Anno XVIII. Sabbato, 19 Agosto 1865. N. 226.

L'OPINIONE

Giornale quotidiano

PREZZO DELLE ASSOCIAZIONI

	Anno	Semestre	Trimestre
Firenze a domicilio e Provincie	L. 22	L. 12	L. 6 50
Svizzera e Roma	» 36	19	» 10 »
Francia	» 48	» 27	» 13 »
Inghilterra, Austria, Belgio, Spagna e Portogallo	» 60	» 32	» 17 »
Germania	» 68	35	» 19 »
Grecia, Turchia ed Egitto (via d'Ancona) .	» 82	» 42	» 22 »

Mese L. 2 25. Gli abbonamenti cominciano col 1° d'ogni mese.

Non si dà corso a' richiami se non è unita la fascia sotto cui si spedisce il foglio.

Ciascun foglio cent. 5 in Firenze, cent. 7 fuori di Firenze.

LE ASSOCIAZIONI SI RICEVONO

In Firenze all'Ufficio del Giornale, via Ghibellina, n. 110, piano terreno; in Torino, all'Ufficio succursale dei giornali, via D'Angennes, n. 16; nelle provincie presso gli Uffici postali.

A Parigi, all'*Agence Havas*, rue J. J. Rousseau, n. 3; a Londra, da *Delisy Davies et C.*, Finck-Lane, Cornhill.

Le lettere ed i reclami devono essere inviati, *franchi*, alla Direzione del Giornale. Non si restituiscono i manoscritti.

Per gli avvisi rivolgersi all'Ufficio del Giornale.

Le inserzioni costano L. 1 la linea.

Un foglio arretrato cent. 10.

Firenze, 18 agosto

UNA LETTERA DALL'UNGHERIA

Ci giunge dall'Ungheria la seguente lettera:

Pest, 12 agosto 1865.

Dopo lungo e laborioso parto è nato il nuovo ministero austriaco. Il primo sintomo di sua vita è stata la voce ch'esso ha sparsa nel pubblico e che vuol accreditare con tutti i mezzi possibili che Almasy e i suoi compagni di sventura, condannati ultimamente dal tribunale militare di Pest, fossero stati denunziati al governo austriaco dal signor Minghetti mentr'era presidente del Consiglio del regno d'Italia.

Naturalmente, questo colpo è diretto contro l'emigrazione e contro le aspirazioni della nazione ungherese a far causa comune coll'Italia.

Per quanto sia grossolana questa menzogna, essa porta chiaramente l'impronta degli intrighi ai quali così spesso ricorre il governo austriaco. Checchè ne sia, si fanno continui sforzi per propagarla. Un bel mattino, svegliandoci, vedremo che l'Austria stessa ci presenterà Almasy come una vittima. E perchè no? Noi viviamo in tempi ne' quali il paterno governo ci colma di ridicole carezze a tal segno che desta perfino l'invidia delle provincie propriamente dette austriache.

Ma gli ungheresi conoscono le vere ragioni di tutta questa tenerezza e fino a qual segno possono fidarsene.

Infatti, ognuno sa che giammai l'Austria si è trovata in condizioni più difficili che oggi. Nel 1859, con la perdita della Lombardia era aumentato il disavanzo di parecchie centinaia di milioni, ma almeno ciò che si era perduto si era perduto con onore, per la forza dell'armi e, terminata la campagna, terminò anche la crisi e si può dire che quella perdita fu un guadagno per l'Austria, la quale si sbarazzò per tal modo, senza disonore, di una provincia che, per lei, era divenuta ingovernabile. Oggi la situazione è affatto diversa. Dopo la poco gloriosa spedizione dello Slesvig-Holstein, l'Austria passa da uno in altro impaccio, e tutta la buona volontà e tutte le condiscendenze dell'Austria si frangono contro il *non possumus* del signor Di Bismark, per modo che qui, sovratutto gli ufficiali e l'aristocrazia, parlano, con calore crescente, della necessità di tutelare l'onore dell'Austria.

D'altro canto, la situazione finanziaria è divenuta una malattia incurabile, talmente che non si osa nemmeno più pensare ad un rimedio radicale; tutti i ministri austriaci delle finanze possono ripetere le famose parole: *Dopo noi il diluvio.*

Queste critiche condizioni dell'impero fanno ravvivare le speranze del partito che vuole la riconciliazione dell'Ungheria coll'Austria. Ma si è ancora ben lontani dal poter trovare la base su cui si potranno intavolare trattative.

L'entusiasmo con cui fu ricevuto l'imperatore va ogni giorno raffreddandosi, sovratutto dopo che si sa che il governo non vuole l'elezione degl'impiegati affidata ai comitati, locchè, per altro, è un dogma, per così dire, della costituzione ungherese.

La maggioranza degli ungheresi guarda queste tenerezze e questi preparativi con la più compiuta indifferenza ed esclama, alzando le spalle: *Mit Ki hem talát a nemet* (Come l'Austria è ricca d'invenzioni!).

Quello che il corrispondente ci riferisce dalle voci sparse intorno all'arresto e condanna dell'Almasy e compagni è del tutto conforme alla triste politica dell'Austria. Il governo di Vienna ha sempre posto ogni studio per iscreditare prima il Governo sardo, poscia il Governo italiano. Non è la prima volta e non sarà probabilmente l'ultima che l'Austria cercherà di mettere screzio fra il Governo italiano ed il partito liberale, diffondendo perfidamente la notizia che il ministero italiano è in buone relazioni con lei e la tiene informato di ciò che la riguarda, sorvegliando nel suo interesse gli emigrati, vuoi ungheresi, vuoi veneti.

Questa politica fu seguita contro il conte Cavour quando la Lombardia era soggetta all'Austria, fu seguita contro il ministero passato ed il presente negli ultimi casi del Friuli, avendo i fogli austriaci dato ad intendere che i depositi di armi erano stati denunziati dall'Italia, ma senza alcun profitto; chè niuno fra noi prestò fede a tali insinuazioni, se pur si eccettuano coloro, i quali sono così gelosi dell'onore nazionale, che in qualsiasi querela tra il governo austriaco e l'italiano si schierano sempre dalla parte di quello e ne accolgono le dichiarazioni come si accetta un'arma per ferire il proprio avversario. In questo caso l'avversario è il proprio Governo. Sarebbe quindi un abbassarsi il confutare la turpe calunnia che si sparge a Pest contro il ministero precedente. Pur troppo sappiamo tutti in quali condizioni si trova il servizio della pubblica sicurezza in Italia per comprender di leggieri che il Governo italiano affatica già troppo a far incompletamente la polizia per conto proprio, perchè possa avanzargli tempo di farla per conto altrui.

In questi momenti però l'Austria non solo vorrebbe metter in diffidenza i liberali verso l'Italia, ma si sforza di far credere ad un ravvicinamento tra lei ed il Governo italiano, a trattative e forse anco ad accordi segreti. Qualora quest'opinione potesse prevalere, non v'ha dubbio che l'Austria se ne avvantaggerebbe, scemando ne' popoli che sono insofferenti della sua signoria, la speranza di trovare un appoggio a' loro disegni in prossime eventualità politiche in Italia. Diffatti si videro per parecchie settimane i fogli di Vienna svolgere concordi il tema di una conciliazione tra l'Austria e l'Italia e trarne pronostici di pace e di progressi economici.

Che cosa ci era di vero in tutti questi discorsi? Non c'era nè vi poteva essere nulla di vero, chè al Governo italiano non è mai venuto in mente di aprire negoziati coll'Austria, nè l'Austria ha mai pensato di fare il primo passo, come avrebbe dovuto se gli interessi de' suoi popoli le stessero veramente a cuore.

L'Austria, lasciando accreditar la voce di un accordo coll'Italia, aveva forse in pensiero di cogliere due piccioni ad una fava. Da un lato essa sperava di ammansare la Prussia, togliendole la prospettiva di un'alleanza coll'Italia, e dall'altra di scoraggiare gli ungheresi ed indurli a fare buon viso alle concessioni che l'imperatore aveva la degnazione di accordar loro.

Questa fu la politica costante dell'Austria. Nel 1859, appressandosi la guerra d'Italia, essa rivolse l'animo suo ad accarezzare l'Ungheria, come fa ora, che le sue relazioni colla Prussia sono molto tese. Il viaggio di S. M. imperiale a Pest non era che una dimostrazione politica contro il governo di Berlino; altro carattere non aveva, nè l'Europa gliene ha attribuito alcun altro, essendo impossibile il prender abbaglio.

E di questi intrighi che cosa resta? L'Austria stessa, dopo avere divulgata la voce di trattative coll'Italia, si è incaricata di smentirla, facendo delle rimostranze alla Spagna che ha avuto l'ardire di riconoscere il Regno d'Italia, senza consultare il governo di Vienna.

Questa è la risposta più eloquente che mai far si potesse a que' politici italiani, dotati di singolare acutezza di mente, i quali già vedevano l'Austria e l'Italia stretta in fraterno amplesso, cospirare contro la libertà dei popoli e l'indipendenza delle nazioni.

Quanto alla riconciliazione dell'Ungheria, che deve essere il grande avvenimento, mercè del quale l'Austria confida di disarmare il sig. di Bismark, sembra che sia più un desiderio che una realtà. Noi non siamo di quelli, che credono facile assunto il fare dell'Ungheria uno Stato indipendente dall'Austria; ma siamo di avviso non essere neppur facile una riconciliazione, ove non abbia per base il diritto storico ungherese, nè le condizioni politiche d'Europa essere tali da togliere all'Ungheria ogni speranza di ricuperare quelle istituzioni, ch'essa ha sempre riguardate come il più prezioso tesoro nazionale.

L'Ungheria non è paese del quale si possa a beneplacito dell'Austria disporre. Dopo tanti anni di contrasti, di trattative, di proposte, si fu il Governo che ha dovuto cedere, rendendo palese la sua intima ed insanabile debolezza. Ma, come avviene di tutte le concessioni strappate dalla necessità ed accolte con diffidenza, nulla finora permette di riguardare la riconciliazione come un fatto compiuto ed irrevocabile. Se l'Austria è spinta a promuoverla dalla possibilità di gravi avvenimenti politici, questi dovrebbero persuadere gli ungheresi ad essere viepiù inflessibili nelle loro pretensioni. Niuno oserebbe preconizzare se tali avvenimenti abbiano ad esser prossimi o lontani; ma gli uomini di Stato debbono tener conto della loro possibilità e su questa fondare le loro risoluzioni.

Finchè all'Ungheria rimane la speranza di ricuperare, per un concorso di fortunate vicende, la pienezza dei suoi diritti storici, sarebbe assurdo il credere ch'essa sia per abdicare la sua dignità e la sua interna indipendenza nelle mani del signor Belcredi e del signor di Mensdorff.

Leggiamo nell'*Examiner* del 15:

I turchi hanno singolari idee di politica estera. Al presente le loro principali alleate e consigliere sono la Russia e l'Austria. Invece di opporsi all'influsso di quest'ultima, i turchi in null'altro mostrano tanta pervicacia, quanta nel conservare i conventi greci nei principati, i quali sa ognuno non essere altro che antiche colonie russe. Nella stessa guisa la Porta si unisce con la Russia e l'Austria nel promuovere disturbi e opposizione al governo della Servia. L'animosità dei turchi contro di esso proviene, di loro stessa confessione, dal fatto dell'essere il principe di questo paese a capo della razza schiavona; e intanto i governi di Austria e Russia hanno ciascuno fra i loro favoriti un capo di tribù, con cui agitare, quando loro piaccia, le razze schiavone della Turchia. L'Austria prese il principe di Montenegro sotto i suoi auspicii, lo festeggia a Vienna e lo paga a Cettigne; mentre il capo degli insorti dell'Erzegovina trovò propizio asilo ed alta protezione a Odessa. Quest'uomo, Luca Vucalovic', del pari che il principe del Montenegro, pretende alla supremazia su la Schiavonia meridionale. Così di pretendenti a cotesto paese, pel quale i turchi vivono nella tremerella, non c'è penuria.

Ma, cosa singolare a dirsi, i turchi preferiscono quei pretendenti che sono i nemici aperti del maomettanismo, e a un tempo i *protetti* dell'Austria e della Russia, al principe legittimo, che non è il *protetto* di nessuno, e che non ha altra potenza che nella affezione del suo popolo. Mentre i corrispondenti che ricevono le loro notizie dalla Porta rappresentano i reggitori delle provincie cristiane del Danubio meditanti niente meno che una guerra contro i turchi, questi principi si dispongono entrambi ad un viaggio per motivi di salute ai bagni della Germania. Ma la Corte di Vienna fece dire ad uno di essi che non può riceverlo, tanta è l'izza austriaca. E sì come le ferrovie austriache fanno centro a Vienna, è difficile il recarsi in Germania per altra strada. Questi piccoli dispetti sono veramente indegni di uomini di Stato. L'Austria ha una delle missioni più difficili a cui aver riguardo in questa regione, e tale missione non può essere certo agevolata col darsi al favoritismo personale e col rancore.

L'Ungheria non è ancora riconciliata. Uno scrittore paragona la visita recente dell'imperatore Francesco Giuseppe a Pesth con la celebre apparizione di Maria Teresa nella medesima città e col suo appello ai magnati ungheresi. Nulla di più differente. Persona, carattere, posizione, scopi, tutto differisce. Il modo con cui Francesco Giuseppe si rivolse agli ungheresi somiglia assai a quello di Giuseppe II, quando questi venne costretto, suo malgrado, ad abbandonare l'idea della neutralità ed a riconoscere quell'immutabile legge di razza, la quale impedirà sempre che teutoni e schiavoni si uniscano cordialmente o cooperino politicamente. La difficoltà dell'Austria è pari, se pure non è maggiore, rispetto agli schiavoni che rispetto ai magiari. Questi ultimi, quantunque potenti nella resistenza passiva, non saranno mai formidabili come schiatta attiva, aggressiva, conquistatrice. Il loro isolamento lo vieta, mentre tanto gli schiavoni dell'Ungheria quanto i rumeni della Transilvania volgono lo sguardo ai loro fratelli oltre la frontiera austriaca, ed offrono gli elementi a movimenti politici e rivoluzioni in avvenire, quando non si sappia cattivarseli sagacemente. Quello che invocano tutte queste razze, è l'autonomia, il governo di se stesse. Esse non si curano di una superiorità e supremazia lontana, purchè sia loro dato di poter maneggiare i proprii affari e accudire ai proprii interessi da sè. E questo è ciò che l'Austria non può fare che non chieggano e non ottengano i suoi sudditi schiavoni da Fiume ad Orzova, però che è quello di cui già godono al presente i loro fratelli e vicini, i Serbi. Nè il Gabinetto di Vienna, nè il Divano di Costantinopoli possono sopprimere o tentar di sopprimere ciò senza convulsioni. Ed è appunto in questi principii di tolleranza e libertà che gli uomini di Stato turchi ed austriaci dovrebbero accordarsi, invece di stimolarsi a vicenda e cospirare a contrastare ogni espressione, per quanto innocente, di nazionalità.

Quando fu celebrato l'anniversario dell'indipendenza della Servia, ieri l'altro, a Belgrado, i vecchi conservatori a Costantinopoli e a Vienna furono presi da convulsioni. Gli uni e gli altri dissero che siamo al finimondo perchè la servilità universale del secolo scorso è scomparsa, e perchè ogni razza preferisce un certo grado di indipendenza locale al governo dispotico dei grandi imperi. I sovrani di questi grandi imperi vorrebbero sommergere tutti i diritti locali nella centralità, non nell'intento di un buon governo civile, ma per essere forti militarmente. Se non che ai magiari ed ai croati poco importa del pondo che può avere l'Austra nella politica della Germania o dell'Europa. E ai Serbi e ai rumeni poco importa dell'antiquata supremazia e impero dei mussulmani a cui i turcofili vorrebbero sagrificarli.

ELEZIONI POLITICHE

Dal signor cavaliere F. Cagnacci riceviamo la seguente lettera che pubblichiamo facendole tener dietro alcune osservazioni:

Livorno, 13 agosto.

Signor Direttore,

La debbo anzitutto ringraziare delle cortesi espressioni delle quali si è servita nella rivista al mio opuscoletto inserita nel n° 219 del suo riputato periodico.

Spero che non le riuscirà discaro se le esporrò le ragioni dalle quali fui indotto ad abbracciare delle opinioni che, come non sono consone a quelle sostenute nel suo giornale, così ancora sembrano non corrispondere ai principii propugnati dalla maggioranza del paese.

Prima di tutto è duopo emetta la dichiarazione aver io scritto per tutti indistintamente i collegi elettorali del regno, e se ne

---

APPENDICE

MISCELLANEE SCIENTIFICHE

Le strade ferrate in montagna.

Ora che la questione del passaggio delle Alpi, già trattata fino alla nausea, vien posta nuovamente sul campo della discussione colla circolare che l'onorevole Ministro dei lavori pubblici, in data del 15 luglio u. s., inviava ai membri di una nuova Commissione radunata per tornare a studiare sì arduo ed intrigato problema, non vi ha dubbio, quest'argomento che pochi giorni indietro nessun scrittore si sarebbe azzardato di scegliere per tema di un suo lavoro, oggi ha riacquistato un interesse di novità, ed in un senso o nell'altro è tornato a fare il giro dei nostri periodici, riaccendendo le antiche gare sicchè abbiamo veduto di bel nuovo proporsi, come punti di passaggio, tutti quanti sono i monti delle Alpi dal Cenisio al Septimer.

Una circostanza però, quasi generalmente trascurata in cosiffatte discussioni, fu la necessità di coordinare la ferrovia alpestre con la linea più interessante del nostro sistema ferroviario, quella cioè che da Brindisi corre a Bologna, destinata com'è a divenire un'arteria del commercio mondiale. È principalmente riguardo a questa linea che si deve eseguire la scelta del valico alpino ponendo da parte ogni interesse provinciale.

In attesa pertanto che la nuova Commissione pronunci il suo oracolo, del quale la nota ministeriale fa troppo prevedere il timore, non tornerà discaro che io proponga ai miei lettori di seguirmi in una rapida rassegna che faremo degli attuali mezzi che la scienza possiede per far superare ai convogli le forti pendenze, ciò che deve anche formare oggetto degli studii della Commissione; essendo uno dei punti più controversi della questione il determinare entro i limiti di un buon esercizio e di una ragionevole economia fino a qual punto sui fianchi delle nostre Alpi debba innalzarsi la desiderata ferrovia, prima d'internarla con galleria nelle viscere della montagna che dovrà attraversare.

Gli uomini tecnici non sono d'accordo nello stabilire questo limite di altezza che alcuni vogliono fissare a 1200 metri, mentre altri non esitano a portarlo a 1700; però la maggior parte degl'ingegneri convengono nell'ammettere che al disopra dei 1300 metri l'esercizio di una strada ferrata presenta serie difficoltà climatologiche, oltre quelle economiche.

In un paese come il nostro, in cui il carbon fossile è ad un prezzo sì elevato, l'esercizio delle ferrovie a forti pendenze non può che riuscire assai costoso, e perciò di poco vantaggio al commercio.

Nell'America del Nord, in Inghilterra, dove tanto abbonda il combustibile, la cosa va diversamente, onde bene osservava il professore Colombo in un recente suo opuscolo, dicendo: « ... Così mentre noi dobbiamo arrestarci all'esempio, realmente poco confortante, del piano dei Giovi esercitato con locomitive al 35 per 1000, gli americani hanno ferrovie stabili al 50 al 60 e 67 (linea Filadelfia-Colombia) e al 70 (Porto Richmond e Richmond-Ohio) e le esercitano con locomotive ordinarie a piccolissime rote, colla velocità di 10 a 15 chilometri all'ora, limitandosi a rimorchiare da 15 a 30 tonnellate con locomotive che pesano altrettanto o quasi. E quando si dovette aspettare la costruzione di una galleria, non esitarono ad affrontare la pendenza del 10 per 100, come al passaggio delle Montagne Azzurre, e specialmente sulla linea Baltimora-Ohio durante il traforo della galleria di Kingwood, rimorchiando 13 tonnellate a 13 chilometri di velocità, con una locomitiva ordinaria pesante col tender 50 tonnellate, cioè un peso morto quasi quadruplo del peso utile. »

Sono miracoli che possono operarsi solo negli Stati Uniti d'America, ove l'attività commerciale, secondata dal carattere intraprendente degli abitanti, è sì potente che non conosce ostacoli, non soffre indugi di sorta alcuna. Noi italiani, e con noi quanti altri popoli difettano di combustibile non possiamo che ammirare questi prodigi, contentandoci di ricavarne un ammaestramento, di cui però non ci è dato usufruire, che, cioè, l'impiego della locomotiva sui piani inclinati non è questione di possibilità, ma di tornaconto, in conseguenza di che la questione delle ferrovie in montagna va considerata sotto un punto di vista differente nei paesi dove abbonda il combustibile, da quelli nei quali scarseggia, come avviene fra noi.

Non è molto tempo dacchè si è abbandonata la poco retta idea che nelle forti pendenze, per servirsi della locomotiva, fosse necessario ricorrere a de' meccanismi che ne assicurassero l'aderenza alle rotaie. Da questa persuasione ebbero origine molti tentativi fatti a tale uopo, compreso quello di munire rotaie e rote di denti, e così procedere su finchè si vuole, senza capire che tali meccanismi, accrescendo gli attriti, venivano ad importare in ultima analisi una maggior spesa di trazione.

A questo sistema di ferrovie appartiene la invenzione del dottor Grassi di cui si è molto parlato, ma che fino ad oggi è rimasta inapplicata. Egli nel mezzo del binario immaginò di porre una linea di travi sostenuti dalle piccole carrucole alla distanza di un metro l'una dall'altra. Queste carrucole fan l'ufficio di madrevite rispetto ad una vite senza fine a 5 vermi e 0,33 di passo fissata alla locomotiva. Questa vite, col suo moto di rotazione fa progredire il convoglio.

Negli esperimenti che si son fatti di questo sistema le piccole carrucole son rimaste quasi tutte spezzate, e lanciate a distanza, non potendo resistere al forte urto della vite cagionato dalla gran velocità con cui questa è costretta di rotare per far progredire celeremente il convoglio.

I sistemi pertanto sui quali attualmente si discute ed anche si sperimenta, sono quelli di Seguier o Fell, l'atmosferico, e quello a trazione funicolare, nonchè il sistema Flachat.

Il sistema che più ordinariamente si conosce sotto il nome di Fell, ma che tuttavia dessi riguardare come invenzione di Seguier, che nella seduta del 13 luglio 1846 si faceva ad esporlo all'Accademia delle scienze di Parigi, oggi è in prova sul versante francese del Moncenisio ove si sono già stabiliti all'uopo tre chilometri di ferrovia. Molti pretendono che questi siano i primi tentativi per la costruzione di una ferrovia provvisoria per il valico di quel monte in attesa del compimento del gran tunnel; altri invece credono che il sig. Fell abbia scelto il Cenisio come

feci la dedica ai soli distretti di Grosseto e Scansano ciò fu per essere nato in uno di essi e per avere in ambidue delle relazioni ed amicizie che mi sono care. Una dedica per altro è un atto di semplice deferenza che non può togliere ad uno stampato il carattere di generalità. Ciò dico affinchè non possa credersi aver io fatto mai allusioni personali e molto più ove emetto l'opinione che i deputati debbano essere del distretto, aver in esso interessi o conoscerlo perfettamente. D'altronde quest'appunto non avrebbe avuto luogo di essere per i due collegi in parola che si hanno a rappresentanti due distinte notabilità, oriunda l'una, avente l'altra in que' circondarii interessi estesissimi.

L'idea mi nacque dal sapere esservi nel regno dei distretti elettorali che non conoscono affatto il loro rappresentante; dall'esser venuto in cognizione per mezzo dei rendiconti parlamentari, come vi fosse un deputato il quale si vantò in una data discussione di ritrovarsi fra i pochi che avrebbero votato a seconda dell'utilità nazionale per non essere affatto al giorno di ciò che potesse ridondare a vantaggio del suo distretto. Stampato il mio opuscolo, ebbi la ventura di rinvenire in appoggio alla mia opinione il parere di un celebre pubblicista che ora per brevità non starò a riportare.

In quanto alla soppressione delle corporazioni religiose, io alle già stampate osservazioni aggiungerò che la mia idea si è che la nostra rivoluzione non debba affatto confondersi con molte di altri paesi, le quali ebbero per iscopo di abbattere un partito per sostituirvene un altro. Noi ci sollevammo in massa onde costituirci una patria fecondandola di tutta quella libertà che l'esistenza sociale può permettere, e di questa libertà debbono, al pari del sole, godere tutti i cittadini indistintamente. Il colpire in massa un'istituzione che trovasi presso quasi tutti i popoli antichi e moderni a me è sembrata una misura illiberale, ed è in questo senso che ho suggerite delle esenzioni. Che queste poi sieno troppo estese è questione da esaminarsi quando si avrà in mano un'esatta statistica, che, a seconda di quanto ci viene riferito dai periodici, si sta ora compilando.

Non crederei poi in ultimo equa una legge, la quale, con un solo articolo, e senza alcun compenso ai diversi paesi, incamerasse indistintamente tutti i possessi appartenenti alle istituzioni da sopprimersi.

Ella, signor Direttore, disse proficua in questo momento la discussione, ed io credo corrispondere alla sua gentilezza inviandole queste mie osservazioni alle quali, se non le crede inutili, potrà dare pubblicità.

Mi creda, con tutta la stima

Suo servo
CAV. F. CAGNACCI.

Noi non abbiamo mosso rimprovero al cav. Cagnacci di avere scritto piuttosto agli elettori di Grosseto e Scansano, che agli elettori in generale. Abbiamo detto soltanto che a nostro avviso, gli interessi locali dei vari collegi furono sempre rappresentati ad esuberanza nella Camera elettiva; e siccome qualche eccezione non distrugge la nostra opinione, così persistiamo in essa e continuiamo a credere che ai deputati sia meglio ricordare che non esitino a sacrificare gli interessi locali all' interesse generale senza preoccuparsi, come troppi fanno, della loro rielezione anzichè del bene del paese.

Riguardo poi alla soppressione delle corporazioni religiose, la questione, come abbiamo detto altre volte, ci pare abbastanza discussa. È strano che in nome della libertà si imponga allo Stato di guarentire e proteggere l' esistenza di alcuni ordini religiosi a preferenza di altri, vale a dire, di sancire un privilegio. Per noi non è dimostrata l' utilità di alcuno di questi ordini, ed ammesso, come il cavalier Cagnacci ammette, che lo Stato abbia il diritto di sopprimerli, non vediamo ragione per cui non debbano essere soppressi tutti.

E, finalmente, rispetto ai beni ecclesiastici, nessuno propone una legge *d' un solo articolo*, che ne dia la proprietà allo Stato senza condizione alcuna. Ma pare a noi che, nel suo opuscolo, il signor cav. Cagnacci abbia combattuto in modo assoluto il principio stesso che la proprietà di que' beni possa essere devoluta alla nazione. Secondo, noi vi può essere questione sul modo in cui questa proprietà deve passare allo Stato, ma non sul principio.

Dopo queste considerazioni, rese necessarie dalla lettera del cav. Cagnacci, ripetiamo che se non andiamo d' accordo con lui su qualche questione, intorno a molte altre approviamo le parole da lui rivolte agli elettori.

ISTRUZIONE SUPERIORE

Ci scrivono da Pavia in data 14 agosto:

La relazione del Consiglio superiore della pubblica istruzione intorno allo insegnamento superiore in Italia somministra qui pure, forse più che altrove, argomento a vive dispute ed a serie considerazioni. Quella relazione, come tutti sanno, si divide in due parti; l'una risguarda lo stato attuale della istruzione superiore, l'altra sviluppa una nuova proposta di riordinamento di quegli studi. La prima parte, per quanto ingrate e gravissime ne sieno le rivelazioni, mette in tutta luce le condizioni infelici dell'insegnamento universitario, dimostrando a chiarissime note e colla irrefragabile testimonianza delle cifre, quanto esso sia caduto in basso qui da noi, e quanta poca cura si adoperi per rialzarlo a vita più robusta e più nobile. Ben è vero che argomentando da ciò che da parecchi anni avviene in questa nostra Università, potevamo approssimativamente supporre quale fosse lo stato dell'insegnamento superiore nelle altre Università; ma, davvero, che la statistica pubblicata dal Consiglio superiore ci riempie il cuore di amarezza e ci toglie affatto anche quel po' di illusione che pure a grave stento andavamo alimentando dentro di noi. Quando pensiamo che nel periodo di dieci anni sopra 13,739 esami di laurea 261 soltanto furono i respinti, e che, tranne nelle Università di Napoli e Torino, nelle altre su 100 esami, 10 furono gli studenti approvati con plauso; quando a ciò pensiamo, si dice, e d'altra parte teniamo conto del basso grado in cui gli studi sono caduti fra noi, noi ci domandiamo affannosamente e stupiti dove mai si andrà a finire di questo passo. Forse che le attestazioni dei protocolli d'esame varranno a distruggere la logica inesorabile dei fatti? Forse che perchè l'Italia appare studiosa e dotta su quei fogli, è dessa veramente addottrinata nelle scientifiche discipline? Trista e fatale illusione, che, cullando il male anzichè francamente rilevarlo, ci ha condotti alle sconfortevoli statistiche della relazione del Consiglio superiore! Ma non poteva essere altrimenti. Quando si veggono professori tenere in poco o nessun conto gli esami, od al dovere di un giusto rigore preferire il facile gridio della popolarità; quando si veggono formare parte delle Commissioni esaminatrici uomini noti per inettitudine o difensori ad ogni costo della stolida teoria del lasciar passare; quando vi hanno taluni insegnanti i quali costantemente danno i pieni voti a metà od a due terzi degli studenti esaminati; quando coloro fra i pubblici insegnanti che, compresi della dignità e della serietà degli esami, tentano, per quanto è da loro, di porre un freno a così colpevole indulgenza, sono segnati a dito da alcuni degli stessi loro colleghi come pedanti; quando tutto ciò avviene, era egli mai possibile che si avessero risultamenti meno dolorosi di quelli che sono stati or ora pubblicamente appalesati? Se a ciò poi si aggiunge la pochissima frequenza alle scuole dei signori studenti, le ferie eccessivamente lunghe ed eccessivamente frequenti, dovremo rattristarci bensì, ma non meravigliarci dei risultati ottenuti.

A tanto male è necessario un pronto e robusto riparo. Ma questo riparo è forse quello suggerito nella seconda parte della relazione del Consiglio superiore? Ci si permetta di rispondere francamente, no. No, il riparo è altrove. Si imponga rigorosamente agli studenti la frequenza alle scuole; si mettano obbligatorii gli appelli e le esercitazioni; si persuada ai professori la necessità e lo stretto dovere di un giusto rigore nelle prove annuali e definitive, si compongano con maggior cura le Commissioni esaminatrici, sicchè ne sieno esclusi tutti coloro che o sono inetti a quell'ufficio, o non sono allettati ad assumerlo che dal desiderio della propina, pur che venga loro fatto in qualunque modo di intascarla. Queste proposte quando fossero prontamente e rigorosamente attuate, noi nutriamo fiducia che rialzerebbero lo stato dell'insegnamento universitario con maggiore e più pronta efficacia che non quelle del Consiglio superiore. Nè si dica che per tal modo gli studenti dell'Università sarebbero ridotti alle condizioni degli scolaretti dei ginnasi. Non facciamoci illusioni; la gioventù per governarla, per disciplinarla, per migliorarla bisogna accettarla com'è. Non fantastichiamo, perpetui imitatori, su quanto avviene e sul come si fa nelle Università germaniche; dateci una gioventù come quella amorosissima dello studio, e noi saremo i primi a rompere e gettar via quei lacci; ma sino a che per la maggior parte dei nostri giovani lo studio sarà ancora una grave insopportabile fatica, e la vita universitaria una vita di ozi e di svaghi, sino allora, quei freni saranno buoni, utili e necessarii.

Certo che alle suggerite innovazioni dovrà poi tener dietro la riduzione del numero delle Università italiane. Diciannove Università con una caterva innumerevole di professori tutti più o meno dotti, fanno un contrasto singolare e pieno d'ironia colle condizioni della istruzione scientifica in Italia. E questa riduzione provvederebbe assai meglio alle sorti dell'insegnamento superiore, che non la proposta del Consiglio superiore, la quale tende a nient'altro che a sopprimere le Università, per creare in tutto lo stato italiano tre grandi istituti politecnici per le scienze naturali e matematiche; poichè è veramente un sopprimere le Università, quando dall'universo scibile scientifico ne viene sottratta una così ragguardevol parte. E sempre ci ricorre alla memoria la sentenza del grande oratore, che cioè tutte le arti e tutte le scienze sono strette fra loro da un cotal vincolo di parentela, che è impossibile di razionalmente separarle.

Stiano adunque le grandi Università degli studii; soltanto se ne diminuisca il numero esorbitante, e si faccia in modo che l'utile e la nobiltà del risultato corrisponda alle speranze del paese, all'altezza degli studi ed alla desiderata gloria della patria comune.

MONUMENTO A GIOVANNI MANNA.

La patria e la scienza hanno perduto in questi ultimi giorni uno dei loro più nobili e modesti rappresentanti in Giovanni Manna.

Italiani, mostriamo che ci è cara l'una e l'altra col rendere il debito onore a chi operò per esse, e l'ebbe sempre in cima ai suoi pensieri ed ai suoi affetti. In questi ultimi anni presso lo straniero corse menzognero grido che in Italia moralmente non si fa che demolire; respingiamo la bugiarda voce, e mostriamo anche una volta che la gran maggioranza degl'italiani sa rispettare, amare ed onorare i sommi cittadini così in vita che in morte; in quella guisa che ha culto e devozione per tutto ciò che fortifica lo spirito, eleva la mente, vivifica il cuore, ingentilisce i costumi, rende splendide ed esemplari le maschie virtù che più onorano gl'individui e le civili nazioni.

Noi invitiamo adunque il paese a voler perpetuare la ricordanza di Giovanni Manna in un modesto e glorioso monumento ad un tempo da collocarsi nella città, ove spirò le prime aure di vita, ove dettò lezioni di economia politica e di diritto amministrativo, ed ove chiuse gli occhi alla luce del mondo.

I discepoli, i colleghi, gli amici, gl'impiegati che l'ebbero a capo nelle varie amministrazioni, gli estimatori ed ammiratori infine di Giovanni Manna non si rifiuteranno di concorrere con noi alla imperitura testimonianza di onore che vogliamo rendere alla memoria del maestro, dell'amico, del savio amministratore, dell'insigne professore, dell'onesto cittadino.

Ciascuna azione è di lire 2.

Le azioni saranno inviate al cav. Biagio Caranti capo di divisione al Ministero di agricoltura e commercio in Firenze.

Appena raccolto un fondo sufficiente, i soscrittori saranno convocati per deliberare sulla esecuzione del monumento a farsi.

Firenze, 18 agosto 1865.

GIUSEPPE DEVINCENZI
GENNARO DEFILIPPO
BIAGIO CARANTI
FRANCESCO MIRAGLIA
CARLO DE CESARE.

NOTIZIE SANITARIE

Troviamo nella *Gazzetta di Genova* la seguente notificazione della Direzione generale della Sanità marittima del regno d'Italia:

Il ministro dell'interno, per i poteri ad esso accordati colla legge 30 giugno 1861, ha ordinato quanto segue:

Art. 1°. Tutte le derivazioni marittime dal litorale spagnuolo sul Mediterraneo sono dichiarate di patente brutta per cholera morbus.

Art. 2. Verranno assoggettate, al loro arrivo nel litorale italiano, a rigoroso costituto e a una quarantena di osservazione per la durata di sette giorni pieni, a cominciare dal momento della presentazione del costituto all'ufficio di Sanità del punto d'approdo.

Art. 3. Quando risultasse nell'atto del costituto fatto alla Sanità di qualche alterazione di salute in alcuna delle persone a bordo, passeggieri ed equipaggio, o venisse conosciuto che durante la traversata fossero avvenuti casi di morte o di malattia sospetta, la quarantena avrà una durata illimitata in ogni caso non minore di quindici giorni pieni e sempre subordinata al giudizio dei medici addetti alla Sanità, i quali prima dell'ammissione a pratica dovranno dichiarare con rapporto per iscritto rimosso affatto ogni sospetto di pericolosa comunicazione per la cessazione della quarantena imposta.

Art. 4. Non si conteranno come giorni di quarantena quelli nei quali venissero ommesse le operazioni di ventilazione, di espurgo e di disinfezione sia a bordo che nei lazzaretti, prescritte dai regolamenti sanitari in vigore.

Art. 5. Un esemplare di quest'ordinanza verrà trasmesso a tutti gli agenti sanitari marittimi e dovrà rimanere affisso al pubblico in ogni uffizio di Sanità marittima lungo il litorale del Regno.

Genova, il 15 agosto 1865.

Il dirett. gen. della Sanità marittima
Dott. A. Bo.

Nel *Corriere delle Marche* del 17 si legge:

Ad Osimo, dal 25 luglio, prima comparsa del morbo, a tutto il mezzogiorno del 16 agosto, attaccati 40, morti 21, guariti 4, sotto cura 5.

Dal mezzodì del 15 al mezzodì del 16 agosto, attaccati 11, morti 5, di cui 2 attaccati nei giorni precedenti.

Il comune di Paterno è travagliato fortemente dal cholera. In una esigua popolazione si verificarono 70 casi, su i quali 27 morti. La Società Vittorio Emanuele, a richiesta di quell' onorevole sindaco, sig. Vincenzo Bianchi, inviò alcuni soccorsi in danaro ed in oggetti.

La carità non è restrittiva, ma di sua natura si espande fra tutti i componenti la umana famiglia!

La Regia Prefettura fu benefica dei soccorsi governativi.

Il *Tempo* di Trieste del 16 corrente reca:

Un telegramma pervenuto da Valona, 12 agosto, alla Società del Lloyd, annunzia che il piroscafo *Nil* con passeggieri per Santi Quaranta (Albania turca), respinto da quivi per aver avuto qualche morto a bordo, sconterà la quarantena a Valona. Da due giorni sul piroscafo la salute è buona.

L'*Osservatore Triestino* del 16 ha le seguenti notizie telegrafiche:

Alessandria d'Egitto, 16 agosto.

Morti di cholera in Alessandria il 12 uno, il 13 due, il 14 uno, il 15 nessuno; al Cairo l'11 cinque, il 13 tre, il 14 quattro, il 15 sei.

È partito il 14 il vapore austriaco con 12 passeggieri, e l'italiano con 5.

Gli arrivi vengono sottomessi a quarantena.

Il *Corriere delle Marche* di Ancona del 17 scrive:

Stamane verso le 8 giungevano qui da Firenze le LL. EE. i ministri Lanza e Torelli. Accolti alla stazione dal regio prefetto e dal consigliere di prefettura signor cav. Spada, dal sindaco, dal vice-ammiraglio e da altre rappresentanze, essi si facevano tosto a percorrere la città nei suoi stabilimenti sanitari, ed accompagnati dal professore Vella si portavano ad ispezionare l'ospedale dei cholerosi a Capo di Monte, e l'altro di S. Palazia ove furono ricevuti dal l'esimio clinico milanese dott. Verri, e più tardi procedevano all'ospedale di marina dell'Ammiragliato.

Siffatta visita cortese di schietto e cordiale affetto, com'essi la dichiararono a questo e a quello, e non punto d' ufficio, in momento che la città ripiglia alquanto dalla sua lunga desolazione, offrirà a loro stessi la più bella prova degli ottimi effetti che già cominciano a produrre fra noi le larghissime provvidenze sovrane, governative e locali, e quelle infinite dimostrazioni di nazionale fratellanza per le quali, sopra le sventure di Ancona, fu giurato a questi dì un nuovo patto di unione. Essi saranno rimasti soddisfatti d'incontrare la massima parte degl'impiegati dei diversi dicasteri al loro posto, seguendo l' esemplare fermezza degli egregi capi della Prefettura, del Municipio, della Camera di commercio della Magistratura ed altri uffici, non ostante che il morbo ne abbia mietuti o feriti nei proprii cari parecchi in tutti gli ordini. Ci asteniamo di enumerare le pochissime eccezioni in alcune aziende secondarie, od in amministrazioni inferiori, le quali per quanto oscure, non isfuggono in verso il Governo e il paese dalle meritate note di biasimo.

Sappiamo che l' onorevole ministro degli interni ripartirà sulla sera per Firenze, e l'onorevole ministro dei lavori pubblici prosegue per San Severo ove incrudelisce il morbo fatale.

NOTIZIE ESTERE

La *Presse* di Vienna del 15 comunica sulla situazione le seguenti informazioni che essa dice sicure:

« Un consiglio di ministri, presieduto dall'imperatore, si è occupato sabato, 5 agosto, della questione se conveniva di proseguire i negoziati colla Prussia dopo l'esito della prima missione del conte Bloome.

« Il ministro degli affari esteri si pronunciò risolutamente contro ulteriori negoziati; ma un solo de' suoi colleghi lo appoggiò; gli altri ministri furono d' opinione che il governo trovandosi in presenza immediata di una serie di operazioni finanziarie, non bisognava rinunziare a fare un ultimo tentativo, e questo modo di vedere la vinse. Dopo ciò che era avvenuto non poteva più trattarsi di intendersi colla Prussia sulla questione in se stessa; non si trattava più che di un nuovo assestamento del regime provvisorio sulla base delle espressioni usate dallo stesso signor Bismark col conte Bloome. Passarono alcuni giorni sino alla elaborazione particolareggiata delle proposte preparata dalla cancelleria di Stato: l'8 agosto finalmente il conte Bloome fece il suo secondo viaggio collo scopo precipuo di rendere impossibile futuri conflitti, proponendo che i ducati sieno divisi da una linea di demarcazione che corra dall' oriente all'occidente, o dal mezzogiorno al settentrione, di modo che in ciascheduna delle due metà l'Austria o la Prussia comandi esclusivamente sia nell'amministrazione, sia nell'ordine militare. Se la parola potesse non parere barocca, questa sarebbe la realizzazione della linea del Meno sull'Elba e l'Eyder. »

La *Presse* fa poi osservare che in conseguenza del primo rapporto sfavorevole del conte Bloome gli si comunicarono nuove istruzioni, alle quali i diplomatici prussiani fecero migliore accoglienza. È quindi molto contestabile che la base suindicata per la continuazione del regime provvisorio sia ancora mantenuta dall'Austria.

---

avrebbe scelto un altro monte qualunque; il tempo proverà quale di queste due spiegazioni sia la vera.

Non è difficile formarsi un concetto di questo sistema, quando s' immagini che lungo l'asse di un binario qualunque corra una rotaia centrale, e che la locomotiva porti delle ruote orizzontali le quali aderiscano a questa centrale, più o meno fortemente a seconda della trazione. Due sono le locomotive che si osservano sul luogo delle esperienze: una ha 4 cilindri, due dei quali imprimono il movimento alle ruote verticali e gli altri due a 4 ruote orizzontali che sono per mezzo di molle spinte addosso alla rotaia; nell'altra locomotiva poi, che è più recente, le ruote verticali ed orizzontali sono collegate fra loro e messe in moto da due soli cilindri.

Negli esperimenti del Moncenisio la locomotiva Fell cammina ordinariamente con una velocità di 14 chilometri all' ora trascinando qualche carro carico in una via che abbia una pendenza quasi dell'11 0(0 e con curve non minori di 50 metri di raggio. A Whaley-Bridge, ove si fecero i primi sperimenti, una locomotiva tirò 4 vagoni di 7 tonnellate alla velocità di 8 chilometri, con una pendenza di 72^{mm}. Coll'appoggio di questi dati si calcola che nella rampa del Moncenisio, la locomotiva Fell non potrebbe rimorchiare più di 16 tonnellate alla velocità di 8 chilometri, che è quanto dire un peso uguale al suo, e mentre nelle locomotive ordinarie si ammette una resistenza di 15 chilogrammi per ogni tonnellata, in quella di Fell ve ne vorrebbero 60. Queste disastrose condizioni di esercizio sono una conseguenza naturale del peso della macchina, e delle resistenze che essa ha da vincere; in una parola sono il risultato delle aderenze artificiali.

Il sistema proposto dal signor Flachat consiste nel fare agire ogni vagone come locomotiva; il vapore generato all'estremità del convoglio, vien distribuito ai diversi cilindri dei *trucs* dei vagoni con un condotto composto di due tubi di ferro concentrici, uno dei quali, ed è l'interno, serve a condurre il vapore, e l'esterno a menarlo via dopo che ha servito. L'autore ha propugnato l'adozione del suo sistema, specialmente per il passaggio del Sempione, ad effettuare il quale secondo i suoi calcoli non occorrerebbero che 20,000,000 di lire.

Le principali obbiezioni che si son fatte al signor Flachat consistono nel gran peso del convoglio, in specie della locomotiva; nella gran quantità di vapore necessario a mettere in movimento tutto il sistema per mezzo di tanti organi speciali; e nelle perdite di vapore che necessariamente debbono cagionare tutte le connessioni dei condotti di distribuzione e dei cilindri. Queste obbiezioni che in un paese abbondante di combustibile, come l'Inghilterra, non avrebbero gran valore, in Italia lo hanno ed immenso. Il valico delle nostre montagne non è soltanto questione tecnica, ma bensì economica, ed appunto sotto questo secondo aspetto dessi con particolar cura risolvere, se non si voglia farne un' impresa rovinosa. Ne abbiamo già un esempio nel piano inclinato dei Giovi, su cui le spese dell'esercizio superano quelle del reddito chilometrico.

Stabilire una strada ferrata dentro un grosso tubo, ed introdurvi un convoglio nella stessa guisa che una palla dentro una canna di fucile, servendosi della pressione atmosferica come forza motrice, in ciò consiste il sistema atmosferico moderno, in cui molti han creduto di aver trovato un valevole mezzo per superare le forti pendenze, come lo si credette altra volta.

Questo nuovo sistema, di cui oggi molto si occupano gli uomini tecnici, venne già proposto in Inghilterra cinquant'anni indietro da un tal Medhurst, ma incontrò tale e tanta contrarietà, che non fu possibile neppure di sperimentarlo, anche in vista della difficoltà di procacciarsi una macchina adattata a comprimere e rarefare l' aria in una scala sì grande. Nello scorso anno però l'invenzione di Madhurst fu, per la prima volta sperimentata nel Palazzo di Cristallo di Sydenham dentro una galleria di 600 metri di lunghezza. Questa galleria, secondo le indicazioni somministrate dal signor Rammel che ne fu il costruttore, è un tubo di mattoni largo otto piedi, alto nove. Il pistone collocato all'estremità di un vagone, per renderlo più aderente alle pareti del tubo si è guarnito di una specie di frangia assai compatta. Ognuna delle estremità del tubo è fornita di porte che si aprono e si chiudono a seconda del bisogno.

Una macchina a vapore mette in moto un grosso ventilatore posto ad una estremità del tunnel, il quale serve nel tempo istesso a comprimere l' aria nella direzione in cui si vuol far movere il convoglio, ed a rarefarla nella direzione opposta, potendosi con apposito meccanismo rovesciare l'azione di questo ventilatore, e fare il vuoto all'estremità in cui si esercitava la pressione e viceversa.

La strada ferrata atmosferica di Sydenham è in realtà un perfezionamento di quelle già sperimentate a Croydon, a Kingstown ed a Saint-Germain? Gl' ingegneri non sono di accordo nel rispondere ad un tal quesito; a parte l'idea di dover viaggiare in un tubo chiuso ed oscuro, senza che il convoglio possa disporre della forza traente, negli esperimenti fatti, si è riconosciuto un altro inconveniente assai grave, ed è che la vita di tutti i viaggiatori riposa sulla vigilanza di un sol uomo.

Infatti un apparecchio telegrafico avvisando quando il treno è per arrivare all' estremità della sua corsa, il macchinista che trovasi presso il ventilatore deve, dietro questo avviso, invertire l'azione del sistema di valvole che serve a cambiare nel tubo l'aspirazione in propulsione; ora se questa manovra non è fatta in tempo, è facile il prevedere a quali disastri si trova esposto il convoglio. Vi è un altro inconveniente: i viaggiatori a motivo della propulsione dell' aria fatta nel senso in cui cammina il treno, si trovano esposti ad una pressione atmosferica maggiore dell'ordinaria, cosa al certo poco gradevole e salubre.

Le ragioni però che hanno veramente inspirato sfiducia di questo sistema sono di un' importanza assai maggiore di quelle esposte, alle quali forse non sarebbe difficile il rimediare; esse riguardano la parte economica, che è quanto dire il centro di gravità della questione. Ed invero la costruzione di una strada ferrata atmosferica Medhurst si è calcolato che non può costare meno di lire 1,800.000 a chilometro, nè meno dispendioso sarebbe il suo esercizio a motivo della forza che è necessaria a spingere il convoglio, per vincere le resistenze del meccanismo venti-

La *Correspondance générale Autrichienne*, del 15, dà, da fonte ch'essa dice sicura, la notizia che il re di Prussia è intenzionato di partire da Gastein il 19, e che lo stesso giorno il re s'incontrerà coll'imperatore d'Austria a Salisburgo.

A questo proposito però il *Wanderer* scrive:

« Noi ammettiamo che questa conferenza abbia luogo effettivamente. Ma questa eventualità è spoglia di ogni carattere politico e non ha che il semplice significato di un atto di cortesia. Noi crediamo d'essere bene informati, affermando che la situazione fra le due grandi potenze tedesche non permette di più. »

Il *Monitore* di Berlino pubblica un avviso del ministro della guerra il quale annunzia che per ordine del re la stazione navale del Baltico e con essa la divisione di deposito della flotta del Baltico venne trasferita da Danzica a Kiel.

A Vienna, in data del 14, correva voce che pel caso della dimissione del ministro di guerra, cav. de Frank, tal posto verrebbe assunto dal T. M. de Hauslab, e non già dal conte Coronini, certo essendo, che quest'ultimo, già settuagenario, passi diggià nel permanente stato di riposo.

Alcuni giornali hanno annunziato che il signor Ulloa, ministro di Spagna in Italia, era arrivato a Torino, ove era stato ricevuto dal Re.

La *Patrie* del 17 dice che questa notizia è inesatta, dichiarando che il signor Ulloa non ha lasciato ancora Parigi, da dove non partirà per Firenze che verso la fine della settimana.

I giornali francesi descrivono a lungo l'arrivo della squadra inglese a Cherbourg. Essa giunse il 14, ma la pioggia e l'agitazione del mare impedirono che venisse attuato interamente il programma che era stato stabilito. La curiosità maggiore però è rivolta alle feste di Brest, le quali, secondo ciò che ci annunzia il telegrafo, vennero ritardate a cagione del cattivo tempo.

Si ha da Brema, in data del 13, che l'ammiraglio Goldsborough, comandante della squadra navale degli Stati-Uniti d'America mandata in Europa, è arrivato colà. La sua squadra è di stazione al Texel, e visiterà più tardi parecchi porti europei.

Il *Fremdenblatt* riceve la comunicazione positiva che il divorzio più volte smentito del principe Michele di Servia dalla sua sposa la principessa Giulia, nata contessa Hunyady sarà pubblicato ufficialmente in breve. Questa separazione si è conchiusa all'amichevole ed a condizioni che assicurano una brillante posizione alla principessa, la quale si stabilirà a Vienna.

ATTI UFFICIALI

La *Gazzetta Ufficiale* del 18 corrente contiene:

1. Un R. decreto del 29 luglio, con il quale è dichiarata opera di pubblica utilità la costruzione di un magazzino a polvere in vicinanza della città di Firenze.

2. Un R. decreto del 20 luglio, a tenore del quale piena ed intera esecuzione sarà data alla convenzione postale conchiusa tra l'Italia ed il Brasile, sottoscritta a Rio Janeiro il 6 settembre 1863, le cui ratificazioni furono ivi scambiate il 6 dicembre 1864.

3. Il testo della convenzione postale anzidetta.

4. Un R. decreto del 23 luglio con il quale è approvata l'erezione di una succursale della Banca nazionale nella città di Potenza.

5. Un R. decreto del 26 luglio con il quale si autorizza l'iscrizione nel Gran libro del Debito pubblico, in aumento al consolidato 5 per 0[0, di una rendita di L. 30,250 con decorrenza di godimento dal 1 luglio 1865.

6. Un R. decreto del 10 agosto, col quale S. M. il Re accettò, sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, le dimissioni dalla carica di guardasigilli, ministro, segretario di Stato, di grazia e giustizia, e dei culti, offerte dal commendatore D. Giuseppe Vacca, senatore del Regno, lo ha richiamato alle funzioni di procuratore generale presso la Corte di cassazione di Napoli.

7. Nomine e disposizioni nell'uffizialità dell'esercito.

Un supplemento alla stessa *Gazzetta ufficiale* contiene:

1. Nota ed avvertenze pratiche del Consiglio superiore del regno d'Italia sul cholera.

2. Decreti ed avvisi pubblicati dal Ministero dell'istruzione pubblica.

3. I prodotti telegrafici nei varii compartimenti dello Stato dal 1º gennaio a tutto maggio 1865.

CRONACA DI FIRENZE

Il Ministro della marina partì ieri 17 alla volta di Livorno.

Fuori della porta San Frediano eranvi due individui che da qualche tempo esercitavano la *camorra*, pretendendo uno straordinario tributo di frutta, erbaggi ed altro dai contadini che sogliono venire tutte le mattine al mercato in città.

Però, siccome non a tutti i contadini garbava il pagare quella forzosa imposta, ieri mattina quei due industriali furono arrestati dalle guardie di P. S. che non riconoscevano loro il diritto di imporre contribuzioni.

Riceviamo la seguente lettera:

*Chiar.mo sig. Dirett. dell'*Opinione,

Tempo fa il pregevole giornale da Lei diretto si occupò delle biblioteche pubbliche di Firenze, e chi scrisse quell'articolo non lamentavasi a torto del difettare le biblioteche nostre, non esclusa la Magliabechiana, di vari libri scientifici, specie di molti ragguardevolissimi. Nè io voglio ora rinfocolare questa quistione, e nemmen dar luogo a niun'altra, benchè sia vero pur troppo che di libri che trattano di materie importantissime, per esempio la storia, non sarebbe male ci fosse più abbondanza delle opere e delle copie. Giacchè spesso avviene che voi non possiate attendere ai vostri studi, perchè i libri dei quali avete bisogno, si leggon da altri. Vengo piuttosto a pregar Lei, egregio signor Direttore, perchè, e colla autorità della sua parola e con quella d'altri, vedano, se fosse possibile, che si smettesse l'uso o l'abuso delle infinite vacanze che si fanno alle biblioteche suddette. Alle festicine vecchie si sono aggiunte le nuove. Se si eccettua la Magliabecchiana, la quale ha essa pure le sue vacanze, le altre fanno vacanza, non solo le feste intiere, il che è comportabile, ma anche le mezze feste con una sequela di feste religiose e civili, che è proprio una maraviglia; aggiungasi tutto l'ottobre e metà del novembre, in cui stanno chiuse. La qual cosa se riesce dannosa ora agli studiosi, sarà molto più in seguito, quando ampliata maravigliosamente la città nostra si renderà tanto più necessario il bisogno di trovare anche in altre parti della città i mezzi necessari a studiare, senza dover perdere le giornate per andare alla biblioteca Nazionale divenuta allora per molti lontana assai.

Ragioni poi specialissime rendono necessario che le biblioteche in Firenze stiano aperte al pubblico tutti i giorni dell'anno, perchè non solo coll'accrescersi della popolazione è conveniente accrescere i mezzi per educarla, ma e perchè la Marucelliana tanto ricca di libri e sì quieta supplisce alla Libreria Nazionale sempre piena di gente e ricercata da tutti; perciò rumorosa e non confacente a chi ama la quiete per istudiare; la Riccardiana ha ragioni essa pure speciali di star sempre aperta per il pregio suo proprio dei manoscritti, e delle rare ed antiche edizioni ricercate spesso dai dotti; la Laurenziana per il tesoro dei manoscritti e dei suoi codici. In fatto di studi il largheggiare parrebbemi cosa utile, non che necessaria, perchè ognun sa, che nelle nostre condizioni presenti, e in quelle avvenire anche più, e per i savi ordinamenti delle nostre leggi, non si possono dare i giovani a nessuna carriera, senza aver prima corroborato l'ingegno di forti studi. Ondechè non solo sarebbe desiderabile che le nostre ricche e comode biblioteche cessassero dall'abuso delle vacanze, ma stessero aperte, almeno la principale, anche la sera. Giacchè son tali le abitudini nostre, tali le occupazioni, che a pochi è dato di frequentare le biblioteche pubbliche il giorno. Gli archivi e le gallerie son sempre aperti agli studiosi e ai visitatori; anzi non è molto tempo che per comodo degli studiosi si allungava l'orario in cui sta aperto il nostro archivio di Stato Perchè siffatti provvedimenti non si prenderanno anche per le librerie, le quali molto più che gli archivi e le gallerie sono richieste, perchè più largo è il campo che abbracciano negli studi? Questo è un desiderio, che non io solamente, ma credo moltissimi, vorrebbero vedere condotto presto ad effetto.

Uno studioso.

La Società d'incoraggiamento all'arte teatrale in Firenze, annunzia che essendo stato letto nell'adunanza generale del di 15 agosto il rapporto della Commissione giudicatrice nel concorso drammatico Ristori, ed essendo le conclusioni del rapporto medesimo per la non ammissione a concorrere al premio delle tredici produzioni inviate, restano invitati i singoli rappresentanti degli autori a ritirare i manoscritti non più tardi del 31 agosto corrente. Dalle ore nove alle dieci antimeridiane di ciascun giorno il direttore della Società sarà reperibile per la consegna nel locale della Società stessa, in via Laura, num. 58.

Firenze, 16 agosto 1865.

Il Segretario
AVV. EUGENIO CHECCHI.

Dal signor sindaco di Avola riceviamo la lettera seguente:

Avola, 24 luglio 1865.

Sig. Direttore del giornale *L'Opinione*

Prego la S. V. Ill.ma a voler accogliere, fra le colonne del suo accreditato periodico, queste mie poche linee in rettificazione di una corrispondenza inscritta nel di lei giornale nel 1º luglio, riguardante lo scrocco in danaro perpetrato in persona del sig. Francesco Bono. Io, come sindaco di questo comune, sentomi in coscienza chiamato a tranquillizzare la pubblica opinione giustamente allarmata dal mio concittadino corrispondente, il quale, a dir vero, raccontò l'accaduto nella sua integrità; quando scrisse il suo articolo non era consapevole ancora del seguito dei fatti accaduti posteriormente, e che diedero luce alla verità, sì bene era poi, a mio credere, suo dovere raccontarli nell'istesso giornale e rassicurare qualche apprensione!

Grazie alla indefessa investigazione del delegato mandamentale, signor Mongo, ed alla solerzia del giudice, signor Garofalo, si è venuto a scoprire che i pretesi briganti altro non erano che quegli stessi individui al servizio del signor Bono, i quali vennero latori del biglietto e furono portatori del denaro, insieme a qualche altro loro compagno, che il tempo e i dibattimenti nella Corte d'Assisie faranno, speriamo, conoscere.

In questo stesso tempo mi corre l'obbligo largire un giusto e sentito elogio al prefetto della provincia, signor Faraldo, che appena ebbe sentore del fatto, prima che si sapesse l'esito del processo, sentì che il colpo non partiva da coloro, cui taluni in buona fede credevano, e con la sua energia impose alle autorità d'adoperarsi con tutto impegno, e non solo, ma ben anco minacciò, con sua nota ufficiale, coloro cui importava moltissimo il far credere l'esistenza dei briganti, e gli spacciatori di allarmanti notizie.

Colgo questa occasione per esprimere alla S. V. Ill.ma i segni della mia considerazione.

Il Sindaco
CALOGERO GUBERNALI.

NOTIZIE INTERNE E FATTI VARII

Arresto di un gerente. — La *Provincia* di Torino del 17 annunzia che il gerente del giornale *I corsari* fu messo in arresto preventivo.

Finta battaglia. Ci scrivono da Alessandria in data del 16 corrente:

« Pochi giorni sono un reggimento di fanteria accantonato a Cassine, in provincia di Alessandria, fece una graziosa manovra di finto attacco e di finta difesa del passaggio della Bormida verso Castelnuovo, forse in commemorazione della grande battaglia che ivi ebbe luogo nel 1703 fra austriaci e francesi; dopo la manovra si riunirono tutti gli uffiziali ed i signori di Cassine e Castelnuovo che avevano assistito ad essa; ed un briosa e squisita refezione pose termine alla festa che fu chiusa con una colletta a favore dei poveri cholerosi di Ancona, colletta che fruttò una somma cospicua. »

Carità cittadina. — La *Sentinella bresciana* del 17 annunzia che la Deputazione provinciale di Brescia assegnò la somma di lire 1000 a favore dei danneggiati dal terremoto di Giarre in provincia di Catania.

Furti. — La stessa *Sentinella bresciana* scrive:

Nella notte del 6 al 7 i ladri s'introdussero nella chiesa di Livemmo, rubando i denari dalle cassette delle elemosine e varii effetti ed arredi sacri.

Nella notte del 9, dieci altri ladri s'introdussero nella chiesa di Comezano e vi involarono tanti effetti pel valore di circa L. 1000.

Fratricidio. — Ieri, scrive l'*Avvenire* di Napoli del 15, un misfatto esecrando avveniva nel villaggio di Fuori Grotta. Un individuo agli stipendi di un fabbricatore di pavimenti di asfalto era da lungo tenpo in aperta scissura con un suo fratello. Costui ieri per sua estrema sventura s'imbatteva in quello scellerato che appena se lo vide comparire dinanzi, vomitatogli un mare di insulti gli fu addosso e con ripetuti colpi di stile lo uccise.

L'assassino fu arrestato.

Una brigantessa. — La *Patria* di Napoli del 13 annunzia, che la druda del capo-banda Fuoco fu arrestata dai francesi a Veroli.

Suicidio. — Il *Roma* di Napoli del 16 scrive:

L'usciere di giudicatura mandamentale, Mancini Emiddio d'anni 60, nel villaggio di S. Anastasia, presentavasi al sindaco chiedendo un sussidio, che gli venne accordato per 5 lire — Uscito dall'ufficio municipale, imbattevasi in un suo collega, sul quale si scagliava immergendogli un pugnale in un fianco; arrestato dai carabinieri e tradotto innanzi all'autorità giudiziaria, alle interrogazioni fattegli rispondeva con queste parole « *adesso la finisco io* » e si precipitava da un balcone della sala di giudicatura e vi rimaneva morto. Varie stranezze da lui commesse ne' giorni precedenti hanno fatto sospettare che il Mancini fosse stato colpito da mania.

Incendio. Il *Cittadino Calabrese* di Catanzaro in data del 9 reca:

Nel fondo Petrizia del signor Baracco da Cotrone si manifestò un incendio nel giorno 5 di questo mese che divorò un valore fondiario di oltre i centosettantamila franchi: è un danno immenso sofferto da quel proprietario. S'ignora la cagione dell'incendio.

Strage. — Leggiamo nel *Cittadino Calabrese* di Catanzaro del 12:

In Sorbo, comune del mandamento di Taverna, le due famiglie Zangari ed Infelise il giorno 8 ebbero una questione che vollero risolvere le armi alla mano. Due dei Zangari rimasero morti, e tre donne pure perdettero la vita. Vi furono anche dei feriti. Gli uccisori Pietro Infelise e suo figlio Filippo sono già in mano della giustizia.

NOTIZIE ULTIME

Il signor Ministro dell'interno stamane faceva ritorno in questa capitale, da Ancona.

Bollettino sanitario.

Ancona. — Dal mezzodì del 17 al mezzodì del 18, attaccati di cholera 39, morti 8; oltre a 29 morti dei giorni precedenti.

DISPACCI ELETTRICI

(AGENZIA STEFANI)

Parigi, 17 (sera). — L'imperatore e l'imperatrice sono partiti questa sera per Mulhouse e ritorneranno il 21 a Fontainebleau.

Il principe di Metternich parte questa sera per Johannisberg.

Brest, 17. — Le feste furono ritardate: avranno luogo lunedì, martedì e mercoledì.

Crockhaven, 17. — Il *Great-Eastern* fece tre tentativi per ripescare il cordone sottomarino; giunse ad afferrarlo, ma le corde si spezzarono. Furono posti i segnali e quindi il *Great-Eastern* è qui venuto per provvedersi di corde e di strumenti più solidi.

Ritiensi l'impresa perfettamente praticabile.

Bukarest, 17. — Il 15 corrente ebbe luogo una grave sommossa. Le truppe ristabilirono l'ordine. Vi ebbero alcuni morti e feriti.

Vienna, 18. — La *Nuova Stampa libera* annunzia che il conte Bloome è arrivato qui da Ischl per sottoporre a Mensdorff un progetto di trattato che deve essere sottoscritto domenica ventura a Salisburgo e ratificato dai due sovrani d'Austria e di Prussia.

Londra, 18. — Situazione della Banca. — Aumento nel portafoglio 345,000 sterline; diminuzione nella riserva dei biglietti 55,025 sterline e nel numerario 42,857.

Parigi, 18. — L'imperatore e l'imperatrice giunsero ieri sera a Strasborgo e furono accolti con entusiasmo.

Madrid, 18. — Assicurasi che la regina visiterà quanto prima la Navarra e le provincie Basche; ritornerà qui alla fine di settembre.

Nuova York, 9. — Il governo ha ordinato alle autorità militari del Texas di continuare ad osservare la più stretta neutralità verso il Messico.

Johnson è completamente guarito.

Nelle principali città della Carolina del Sud furono mandate guarnigioni di truppe negre.

Assicurasi che i separatisti della Carolina del Nord stabilirono di provocare una seria resistenza al governo.

Il generale Grant pranzò dal governatore di Quebec, e visitò Montreal e Toronto.

Oro 144. Cotone 45.

Vienna, 18. — La *Corrispondenza generale* dice che la convenzione conchiusa tra la Prussia e l'Austria, sarà pubblicata soltanto dopo che avrà ricevuta la sanzione dei due sovrani.

Possiamo assicurare, soggiunge la *Corrispondenza*, che questo atto impedirà che si rinnovino ulteriori conflitti nei ducati.

Bukarest, 18. — In seguito ad alcune misure prese dal Municipio riguardo i venditori di frutta, questi insieme ad una folla considerevole si sono recati il giorno 15 sulla piazza del Municipio e risposero con alcune fucilate all'intimazione che vennero loro fatta di ritirarsi. La truppa dopo un combattimento abbastanza lungo, potè ristabilire l'ordine. Il numero delle vittime non è proporzionato alla durata della lotta. Ora la città è tranquilla.

Ems, 17. — Il principe Couza è partito per Bukarest.

Salerno, 18. — Gli individui che sono nel lazzaretto godono ottima salute; lo stato sanitario della città e della provincia è perfettissimo.

Parigi, 18 agosto.

	agosto 17	agosto 18
Fondi francesi 3 0[0	68 12	68 15
Id. id. 4 1[2 0[0 .	97 25	97 50
Consolidati inglesi	89 3[4	89 7[8
Id. id. fine 7.bre	— —	— —
Id. italiano 5 0[0 in cont.	65 15	65 15
Id. id. in liquidazione	— —	— —
Id. id. fine mese	65 12	65 20
VALORI DIVERSI		
Azioni del Credito mob. francese	792	793
Id. » » italiano	410	408
Id. » » spagnuolo	481	481
Id. Str. ferr. Vittorio Eman.	270	270
Id. » Lomb.-Venete	488	486
Id. » Austriache	406	406
Id. » Romane	223	223
Obbligaz. » »	200	200
» » Ferr. Savona	—	207

Torino, 18. Rendita italiana . . 64 50
Certif. dell'ultimo prestito . 65 75

GIACOMO DINA, *Direttore.*
GIOVANNI ROMBALDO, *Gerente.*

---

latore, e le perdite cagionate dall'impossibilità di chiudere a tenuta d'aria la gran regione della galleria; e questo dispendio di forza non bisogna credere che tocchi di pagarlo all'aria, ma esso rappresenta altrettanto vapore consumato dalla macchina motrice del ventilatore, giacchè l'aria non è altro che un mezzo di trasporto della forza del vapore, e fa per così dire l'ufficio di una fune.

Parrebbe che con questo sistema ci dovesse essere un risparmio notevole di forza, rendendo il convoglio più leggero col togliergli quella parte di peso morto rappresentato dalla locomotiva, che è quanto dire nelle forti pendenze un terzo del peso del convoglio stesso, ma questo vantaggio non vale a compensare gl'inconvenienti che abbiamo accennati, e l'esperienza fattane sulla rampa di Saint-Germain ha messo in evidenza la sua inferiorità economica sul sistema ordinario di locomotive. Però i fautori del sistema Medhurst non ammettono che possa esso paragonarsi a quello che fu in uso a Saint Germain, giacchè essi credono di ottenere un vantaggio nella diminuita pressione dell'aria nel tubo atmosferico a motivo dell'aumento della sua sezione, ma non riflettono alla difficoltà che s'incontra nell'ottenere l'ermeticità di un tubo la cui sezione abbia dimensioni così colossali.

La trazione funicolare sembra destinata a rappresentare un notevole perfezionamento nell'arte dei trasporti in quanto si riferisce alle forti pendenze. La sua storia è ormai troppo conosciuta, e tutti han certo inteso parlare dell'applicazione fattane sulla ferrovia che da Brusselle conduce a Colonia, nelle vicinanze della città di Liegi sopra una pendenza del 3 per 0[0. Però il sistema ivi impiegato esige un tracciato rettilineo della via, e per ogni convoglio un certo numero di carri-freni speciali, che rappresentano all'incirca 1[4 del peso del convoglio stesso, oltredichè offre l'inconveniente di uno sproporzionato aumento nel diametro delle funi traenti rapporto al peso ed alla pendenza della via.

Questi difetti furono eliminati da un nostro ingegnere italiano, dal cav. Agudio, nel sistema che porta il suo nome e che i lettori dell'*Opinione* ben conoscono, avendone già fatto argomento di altri miei articoli; ond'è che mi astengo dal descriverlo, limitandomi ad accennare come in forza d'importanti perfezionamenti ch'egli vi ha di recente introdotti, colle medesime funi delle quali si servì negli esperimenti del Durino, può aumentare di molto il peso e la celerità dei convogli. Da una memoria ch'egli ha presentata alla Commissione del passaggio delle Alpi risulta che, col suo sistema, avendo a superare un'altezza di 1000 metri colla pendenza dell'8 per 0[0, mediante due piani inclinati a semplice binario, presentanti delle curve di 300 metri di raggio, può rimorchiare giornalmente un numero di 20 convogli di 120 tonnellate caduno colla velocità di 12 chilometri all'ora, ciò che porterebbe un lavoro giornaliero di 2,500 tonnellate, colla spesa di circa 0,04 per tonnellata o chilometro, mentre alla Porretta ed al Sommering una tonnellata viene a costare 0,05 sopra una pendenza del 2,5 per 0[0. In tal guisa, avuto riguardo alla differenza di pendenza, la spesa d'esercizio dei due sistemi starebbe come 1 : 4.

Da questa rapida esposizione dei mezzi che attualmente sono in nostro potere per rimorchiare i convogli sulle forti pendenze chiaro apparisce quanto gravi difficoltà si oppongono alla completa soluzione di questo problema, quando non vogliasi trascurare la questione economica e stabilire delle ferrovie alle quali le vie ordinarie di trasporto possano fare una disastrosa concorrenza. Ormai dobbiamo persuaderci dell'inettitudine della locomotiva a superare fra noi pendenze maggiori dell'8 per mille, e sarebbe opera vana lo attenderne risultati maggiori, e molto più cercarli nell'adozione di sistemi atti a procacciare aderenze artificiali, le quali van tutte a scapito dell'economia di trazione, e perciò non possono dare buoni risultati. Non resta dunque che ricorrere ai sistemi diretti di trazione, i quali, risparmiando il peso della locomotiva, permettono anche di servirsi dell'acqua, utilizzandone la forza in motori fermi alle due od anche ad una sola estremità del piano inclinato.

Abbiamo veduto che questi sistemi di trazione non sono che due, quello atmosferico e quello funicolare; dalle cose dette il lettore può formarsi un'idea chiara del loro valore relativo, nè durerà fatica a riconoscere la superiorità del sistema funicolare; il calcolo e l'esperienza ce ne forniscono la prova; infatti mentre sulla rampa di Saint-Germain abbiam veduto adottarsi nuovamente la locomotiva, sui piani inclinati di Liegi, è tuttora in azione e con buoni risultati il sistema funicolare dell'ingegnere Maus, che si è pure adottato sul piano inclinato di Edimburg-Glascow, ottenenendone un'economia del 50 e più per 0[0 ed un maggior lavoro giornaliero, quantunque un tale sistema non offra tutti i vantaggi che possiamo riprometterci dal perfezionamento arrecatogli dall'ingegnere Agudio sia per la facilità dell'esercizio che per l'aumentata sfera d'azione.

In quanto poi si riferisce al passaggio delle Alpi, sia qualunque il punto in cui si vogliano valicare, credo che nè il Governo, nè una Società sia finora al caso di intraprendere un tunnel da 12 a 14 chilometri in condizioni sì difficili di località, come si è; il progettato ritardo nella costruzione di questa ferrovia più che alle gare provinciali ed ai dissensi delle Commissioni bisogna attribuirlo al carattere stesso dell'impresa per se stessa rischiosissima, avuto riguardo alla durata incerta dei lavori, alle spese di costruzione e a quelle dell'esercizio; senza di ciò non vi sarebbe stato bisogno nè di tante discussioni, nè di tanti pareri: le imprese mature e lucrose trovano subito chi le attui.

In vista pertanto dell'urgenza di vedere sollecitamente aperto un valico sulle Alpi al nostro commercio, ed in presenza della grave situazione finanziaria del paese già abbastanza impegnato nella gigantesca impresa del Cenisio, sarebbe a desiderarsi che s'intraprendesse lo studio di un tracciato a forti pendenze onde abbreviare la lunghezza della strada e del tunnel, coll'intendimento di usufruire dei motori idraulici, quali possono sempre stabilirsi sulle nostre Alpi, applicati ad un sistema di trazione funicolare, sia pure in via provvisoria per poi far luogo ad una costruzione di una ferrovia definitiva quando lo sviluppo del nostro commercio ed il miglioramento delle nostre finanze ce lo permetteranno, essendo anche prudente di attendere il compimento della galleria del Moncenisio prima di avventurarsi ad un'opera di eguale se non maggiore importanza.

Torino, 16 agosto.

LUIGI TREVELLINI.

LISTINO UFFICIALE DELLE BORSE DI COMMERCIO

Firenze, 18 agosto 1865.

VALORI	Fine corrente L.	Fine corrente D.	Fine prossimo L.	Fine prossimo D.	Nominale	Prezzi fatti
5 %	64 52 1/2	64 47 1/2	64 87 1/2	64 82 1/2	—	—
» sottoscrizione	—	—	—	—	65 50	—
3 %	42 45	42 40	—	—	—	—
Imprestito Ferriere	83 1/2	—	—	—	—	—
Obbl. Tesoro tosc. 5 % p. 10	—	—	—	—	101 1/2	—
Azioni Banca Nazion. Toscana	1710	1709	—	—	—	—
Cassa sconto Toscana in sott.	—	—	—	—	180	—
Banca di Credito Italiano	—	—	—	—	—	—
Obblig. Tabacco 5 %	—	—	—	—	99	—
Azioni Strade ferrate livorn.	73	72 3/4	—	—	—	72 75 f. c.
Obbl. 3 % dette	216 1/2	216	—	—	—	—
» 3 % »	—	—	—	—	190	—
Azioni Strada ferrata centr. Toscana di 840 lire ital.	—	—	—	—	48	—
Obbl. dette tutte pagate	—	—	—	—	363	—
Imprestito comunale 5 %	85 75	86 25	—	—	—	—
Detto di Napoli	—	—	—	—	—	—
Detto di Siena	—	—	—	—	—	—
Obbl. Str. ferr. Marem. 5 %	69 70	69 40	—	—	—	—
Azioni Strade ferr. Merid.	—	—	—	—	306	—
Obbl. 3 % dette	—	—	—	—	185	—
Obbligazioni demaniali	396 1/2	396 3/4	397 1/2	387	—	397 25 f. p.
Panteleg. Caselli	—	—	—	—	—	—
Mot. Barsanti Matteucci 1.a s.e	—	—	—	—	—	—
» » 2.a »	—	—	—	—	—	—
5 % italiano in piccoli pezzi	—	—	—	—	64 90	—
3 % idem	—	—	—	—	42 80	—
Osservazioni						
Prezzi fatti del 5 %	64 50	—	—	—	—	—

Milano, 17 agosto 1865

FONDI PUBBLICI			Lett.	Den.	Nomin.	Prezzi fatti
Rendita italiana 5 %	1 gen.	cont.	—	—	—	—
» » »	»	spezz.	—	—	—	64 75
» » »	»	fine c.	64 60	64 55	—	64 55
» » »	»	fine p.	—	—	—	—
Certificati del	»	cont.	—	—	—	—
nuovo prestito	»	fine c.	—	—	—	—
» » intestata »	»	cont.	—	—	—	—
» » »	1 apr.	cont.	—	—	—	—
5 % pr. da Pres. L.-V. 1850	1 giug.	cont.	—	—	94 25	—
Azioni. Banca nazionale	1 gen.	cont.	—	—	1630	—
»	»	fine c.	—	—	—	—
» Banca di Credito it.		cont.	—	—	—	—
»		fine c.	—	—	—	—
» Cassa sconto Tosc.		cont.	—	—	—	—
»		fine c.	—	—	—	—
» Canali Cavour		cont.	—	—	—	—
» Strade ferrate L.-V.	»	fine c.	—	—	488	—
»	1 mag.	fine p.	—	—	—	—
» Merid.	»	fine c.	—	—	306 50	—
» »	1 gen.	fine p.	—	—	—	—
» Pubblico Macello	»	cont.	—	—	470	—
Obbl. Strade ferrate L.-V.		»	—	—	240	—
» Merid.	1 apr.	»	—	—	183 50	—
» Livor.	1 gen.	»	—	—	216	—
» Canali Cavour	»	»	—	—	—	—
» Beni demaniali	1 apr.	»	—	—	—	394 50 396
» Della Città 1860 5 %		»	—	—	85	—
» CC. SS. di Milano	»	»	—	—	—	—
» Della Città rimbors. con pr.		»	—	—	32	—

Genova, 17 agosto 1865.

VALORI a contante ed a termine	Ultimo corso	Corso prec.	VALORI DIVERSI a contante ed a termine	Ultimo corso	Corso prec.
5 % Rendita italiana cont.	64 37 1/2	64 25	Cassa generale cont.	—	210
» » » f. m.	64 47 1/2	64 35	» » f. m.	—	—
» » » f. pr.	64 80	64 75	Cassa sconto cont.	—	245
» in piccole partite cont.	64 55	64 45	» » f. m.	—	—
» Certif. impr. 1865 emis.	65 75	65 70	Cred. mob. it. v. 400 cont.	—	403
» » » » f m.	—	—	» » » » f. m.	405 1/2	405 1/2
» Hambro 1851 cont.	75 1/2	75 1/2	» » » » f. pr.	407	407
3 % » 1853 cont.	—	—	Soc. Canali Cavour cont.	—	—
4 % Obb. Stato 1834 cont.	—	—	Min. Monteponi	—	—
» » 1849 cont.	—	—	» Monte Santo, contr.	—	—
» » 1850 cont.	—	—	» Monte Vecchio	—	—
5 % Obb. Sarde 1844 cont.	—	—	Acquedotto Nicolay cont.	—	—
4 % Ced. Città 1834 cont.	—	—	Az. ferrovie Merid. cont.	—	—
5 % » » 1855 cont.	—	—	Ob. » 3 % cont.	—	—
Banca Nazionale cont.	—	1625	Obbl. Beni demaniali cont.	—	393 1/2
» » f. m.	1630	1627	» » f. m.	394	—
» » f. pr.	1938	1635	5 % Romano	—	—

Torino, 17 agosto

FONDI PUBBLICI	Contratti in contanti G. p. d. B.	Contratti in contanti Mattina	in liquidazione G. p. d. B.	in liquidazione Mattina
Consolidato 5 %	—	64 40	—	64 80 30 7.bre
» Piccole rendite da L. 50 a 200	—	64 55	—	—
Certif. nuovo prestito	—	—	—	—
FONDI PRIVATI				
Banca Nazionale	—	—	—	—
Obbl. demaniali	—	—	—	395 31 agosto

ORARIO DELLE STRADE FERRATE

FIRENZE-PISTOJA-LUCCA-PISA

	ant.	ant.	pom.	pom.	pom.	pom.
Firenze part.	5 35	9 50	12 10	4 50	7 50	9 10
Prato »	6 15	10 25	12 50	5 30	8 30	9 10
Pistoja »	6 55	11 15	1 30	6 10	» »	» »
Montecatini »	7 30	11 48	2 05	6 43	» »	» »
Lucca »	8 35	12 42	3 10	7 45	» »	» »
Pisa arr.	9 20	1 20	5 20	8 20	» »	» »

PISA-LUCCA-PISTOJA-FIRENZE

	ant.	ant.	ant.	pom.	pom.	pom.
Pisa part.	» »	6 50	9 50	3 30	6 »	8 »
Lucca »	» »	7 40	10 50	4 20	» »	8 43
Montecatini »	« »	8 40	12 09	5 20	» »	9 36
Pistoja »	8 50	9 20	11 10	2 40	6 15	10 30
Prato »	9 12	9 46	11 32	3 15	6 42	10 52
Firenze arr.	9 40	10 25	12 »	4 »	7 20	11 20

PISTOJA-EMPOLI-SIENA-FICULLE

	ant.	pom.	pom.	pom.
Pistoja part.	6 55	« »	» »	» »
Empoli »	8 15	» »	7 30	» »
Siena arr.	10 20	» »	9 35	» »
» part.	10 35	5 20	» »	» »
Sinalunga »	12 20	7 20	» »	» »
Ficulle arr.	1 35	8 45	» »	» »

FICULLE-SIENA-EMPOLI-PISTOJA

	ant.	ant.	pom.	
Ficulle part.	» »	5 40	1 55	» »
Sinalunga »	» »	7 10	3 10	» »
Siena arr.	» »	9 20	4 55	» »
» part.	6 »	» »	5 10	» »
Empoli arr.	7 48	» »	7 »	» »
Pistoja »	10 35	» »	8 38	» »

MILANO-PIACENZA-BOLOGNA-ANCONA-BRINDISI

	ant.	ant.	ant.	pom.	pom.	pom.	pom.
Milano part.	» »	» »	5 50	12 15	2 15	5 15	10 15
Lodi »	» »	» »	6 47	1 »	3 20	6 43	11 05
Piacenza »	3 25	» »	8 05	2 10	5 20	8 35	12 10
Parma »	4 34	5 15	9 45	3 20	7 03	» »	1 30
Reggio »	5 09	6 13	10 29	4 »	7 51	» »	2 07
Modena »	5 41	7 14	11 10	4 32	8 32	» »	2 40
Bologna »	6 30	8 35	12 10	5 17	9 34	» »	3 30
Ferrara »	9 »	» »	3 »	8 05	» »	» »	» »
Ravenna »	9 57	» »	» »	9 10	» »	» »	» »
Rimini »	9 46	» »	4 35	8 53	» »	» »	» »
Ancona »	12 »	» »	7 36	11 09	5 40	12 50	3 45
Pescara »	4 50	» »	» »	» »	10 45	» »	9 30
Foggia »	11 05	» »	» »	» »	6 56	» »	» »
Bari »	3 05	» »	» »	0 »	9 47	» »	» »
Brindisi arr.	7 03	» »	» »	» »	2 37	» »	» »

BRINDISI-ANCONA-BOLOGNA-PIACENZA-MILANO

	ant.	ant.	ant.	pom.	ant.	pom.	pom.
Brindisi part.	12 56	» »	» »	» »	» »	» »	» »
Bari »	4 36	» »	» »	6 15	» »	» »	» »
Foggia »	8 45	» »	» »	11 20	4 50	» »	» »
Pescara »	2 55	» »	» »	7 50	12 08	» »	» »
Ancona »	8 45	» »	» »	4 51	5 57	9 18	» »
Rimini »	11 10	» »	» »	8 04	» »	12 30	» »
Ravenna »	5 05	» »	» »	5 52	» »	» »	» »
Ferrara »	7 20	» »	» »	6 15	12 05	» »	» »
Bologna »	2 25	» »	6 15	12 05	2 45	6 »	7 50
Modena »	3 47	» »	7 23	1 15	3 31	7 11	9 47
Reggio »	3 48	» »	8 04	2 »	4 01	7 57	10 40
Parma »	4 30	4 45	8 58	3 05	4 40	8 55	» »
Piaccnza »	5 55	6 55	11 15	6 20	5 55	» »	» »
Lodi »	6 43	8 05	12 33	8 12	6 45	» »	» »
Milano arr.	7 25	9 05	1 35	9 30	7 30	» »	» »

BOLOG.-PORETTA-PISTOJA-FIRENZE-ROMA

Bologna part.	4 »a	6 50a	12 50p	5 40p
Poretta »	5 58	8 40	3 25	7 50
Pistoja »	8 50	11 10	6 15	10 30p
Firenze »	10 40	4 30p	» »	5 »a
Siena »	» »	9 35	» »	10 20
Lucca »	» »	12 37	7 40	» »
Pisa »	» »	1 20	8 30	» »
Spezia »	» »	9 »	9 35a	» »
Livorno »	1 10p	3 10	9 15p	7 50a
Roma arr.	» »	8 55a	» »	11 40p

ROMA-FIRENZE-PISTOJA-PORETTA-BOLOG

Roma part.	4 30a	» »	» »	5 50p
Livorno »	9 20p	9 »a	9 »a	7 10
Spezia »	» »	» »	6 20	5 25
Pisa »	» »	6 50	9 50	8 »
Lucca »	» »	7 40	10 50	8 45
Siena »	» »	6 »	» »	4 58
Firenze »	4 »	9 50	12 10p	9 10
Pistoja »	5 25	11 »	1 25	10 20
Poretta »	7 33	12 50	3 35	12 15
Bologna arr.	9 55	2 30p	5 40	2 05a

MILANO-PAVIA-ALESSANDRIA-GENOVA

Milano part.	4 5a	8 40a	1 15p	4 55p	7 10p
Pavia »	5 10	9 30	3 »	6 »	8 35
Alessandr. »	8 »	11 25	6 40	8 30	» »
Genova arr.	10 43	1 30p	4 25	10 35	» »

GENOVA-ALESSANDRIA-PAVIA-MILANO

Genova par.	5 15a	9 25a	4 »p	6 40p	9 45p
Alessandr. »	8 30	11 50	» »	8 55	» »
Pavia »	10 35	1 30p	» »	10 50	» »
Milano arr.	11 35	2 20	» »	11 45	» »

MILANO-MONZA-CAMERLATA

Milano part.	5 35a	7 50a	10 35a	2 30p	4 30p	6 »p
Monza »	6 »	8 15	11 »	2 52	4 55	6 30
Seregno »	6 21	» »	11 22	3 12	» »	6 57
Camerlata arr.	7 »	» »	12 »	3 50	» »	7 45

CAMERLATA-MONZA-MILANO

Camerlata part.	7 »a	» »	10 30a	2 »p	» »	8 30p
Seregno »	7 38	» »	11 09	2 50	» »	9 09
Monza »	3 01	9 40a	11 31	3 22	7 50p	9 31
Milano arr.	8 25	10 05	11 55	3 50	8 15	9 55

MILANO-MAGENTA-NOVARA-MORTARA-TORINO

Milano part.	5 30a	9 25a	11 30a	3 05p	7 45p
Rhò »	5 51	9 41	12 01	3 27	8 02
Magenta »	6 15	9 58	12 35	3 51	8 20
Novara »	6 50	10 25	1 25p	4 27	8 50
Mortara »	9 52	» »	3 05	6 45	» »
Arona »	» »	12 40	3 »	» »	12 »
Torino arr.	10 25	12 45p	» »	8 05	11 15

TORINO-MORTARA-NOVARA-MAGENTA-MILANO

Torino part.	5 20a	8 20a	1 05p	4 »p	7 45p
Arona »	4 25	8 30	12 40	5 »	» »
Mortara »	5 11	9 43	1 11	» »	» »
Novara »	8 40	10 30	5 15	7 25	10 09
Magenta »	9 15	11 08	6 25	8 19	10 49
Rhò »	9 40	11 28	6 58	8 45	» »
Milano arr.	10 »	11 45	7 25	9 05	11 25

MILANO-SESTO-CALENDE e viceversa

	ant.	ant.	pom		ant.	pom	pom
Milano p.	6 40	11 »	5 45	Sesto-Calende part.	6 40	1 30	6 15
Gallarate »	8 10	12 30	7 15	Gallarate »	7 40	2 25	7 10
Sesto-Calende arr.	9 »	1 30	8 05	Milano arr.	9 »	3 45	8 30

MILANO-BRESCIA-DESENZANO-VENEZIA

	ant.	ant.	pom.	pom.	pom.
Milano part.	5 »	7 45	12 30	2 50	6 20
Bergamo »	7 30	8 57	1 48	4 25	8 03
Brescia »	10 40	10 10	3 03	5 5	9 40
Desenzano »	» »	11 05	3 57	7 »	» »
Verona »	1 42	6 19	9 15	» »	» »
Mantova »	4 15	» »	» »	» »	» »
Venezia arr.	5 49	10 28	» »	» »	» »

VENEZIA-DESENZANO-BRESCIA-MILANO

	ant.	ant.	ant.	ant.	ant.
Venezia part.	» »	» »	5 45	9 25	» »
Mantova »	» »	» »	8 30	12 »	» »
Verona »	» »	5 40	9 54	1 33	» »
Desenzano »	» »	7 55	12 25	4 15	» »
Brescia »	5 »	8 46	1 08	5 20	» »
Bergamo »	6 42	10 15	2 19	7 »	» »
Milano arr.	8 20	11 50	3 30	8 40	» »

TREVIGLIO-CREMONA

Treviglio part.	6 25 a	1 20 p	7 50 p
Crema »	7 7	2 12	8 31
Cremona arr.	8 25	3 40	9 45

CREMONA-TREVIGLIO

Cremona part.	5 15 a	12 10 a	5 10 p
Crema »	6 39	1 41	6 26
Treviglio arr.	7 20	2 25	7 05

BERGAMO-LECCO e viceversa

	antim.	pom.	pom.
Bergamo part.	7 35	2 25	8 15
Lecco arr.	8 45	3 35	9 35
Lecco part.	5 10	11 55 a	5 30
Bergamo arr.	6 25	1 20 p	6 40

NB. *Questi orari segnano l'ora della partenza dalle stazioni, e solo l'arrivo nelle stazioni estreme delle linee.*

ORARIO DEI PIROSCAFI

LAGO-MAGGIORE — *Piroscafi dello Stato.*

SESTO-ARONA-MAGADINO e viceversa

Sesto part.	4 30 ant.	» » ant.	2 » p.
Arona arr.	5 » »	» » »	2 30 »
Arona part.	5 35 »	12 10 p.	3 20 »
Pallanza arr.	7 07 »	2 06 »	4 37 »
Intra part.	7 25 »	2 25 »	4 55 »
Magadino arr.	10 20 »	5 35 »	8 35 »
Magadino part.	4 » »	6 30 a	11 30 a
Intra »	6 41 »	9 51 »	2 35 p
Pallanza »	6 56 »	10 10 »	2 52 »
Arona arr.	8 10 »	12 15 »	4 35 »
Arona part.	» » »	12 50 »	5 15 »
Sesto »	» » »	1 » p.	5 45 »

LAGO DI COMO

Corse da COMO a COLICO e viceversa

Como part.	8 » a	1 30 p	4 45 p
Tremezzina »	10 »	3 30	6 15
Colico arr.	12 »	5 30	7 45
Colico part.	3 » a	5 30 a	3 30 p
Tremezzina »	4 30	7 30	5 30
Como arr.	6 »	9 30	7 30

LECCO-TREMEZZINA e viceversa

Le corse dei piroscafi col ramo di Lecco sono fissate in corrispondenza colle corse fra Colico e Como.

Lecco part.	9 15 ant.	4 » pom.
Tremezzina arr.	10 45 »	5 15 »
Tremezzina part.	7 30 ant.	11 15 ant.
Lecco arr.	9 » »	12 45 »

LAGO DI GARDA

Stazioni	Lunedì e Giovedì	Stazioni	Martedì e Sabato
Salò part.	7 » a	Salò part.	7 » a
Limone arr.	9 20	Desenzano arr.	6 50
Limone part.	11 »	Desenzano part.	1 » p
Salò arr.	1 35 p	Salò arr.	2 20
Salò part.	1 45	Salò part.	2 30
Desenzano arr.	3 05	Limone arr.	5 »
Desenzano part.	4 20	Limone part.	5 30
Salò arr.	5 40	Salò arr.	7 50

Firenze, Tipografia dell'*Opinione* diretta da C. Carbone, via Ghibellina, n. 110